HANS ALDERS

Aan
De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W. J. Mansveld
Postbus 20906
2000 EX Den Haag

Groningen, april 2015.

Geachte staatssecretaris,

Op 30 maart 2012 is het Advies over de ontwikkeling van Lelystad Airport na overleg aan de regionale Tafel Lelystad aan het kabinet aangeboden. Zoals neergelegd in de brief aan de Kamer d.d. 10 september 2012 heeft het kabinet dit advies overgenomen en dit met de Kamer bespoken.

In april 2013 hebt u het werkprogramma voor de uitvoering van het Aldersadvies Lelystad ontvangen, zoals in overleg met de partijen aan de Alderstafel Lelystad tot stand gekomen. Daarbij is aangekondigd dat u over de uitvoeringswerkzaamheden per jaar een verslag zult ontvangen. Overeenkomstig deze toezegging breng ik u hierbij verslag uit over de uitvoering in 2014.

Nu per 1 april jongstleden het Luchthavenbesluit Lelystad Airport van kracht is geworden, komt de uitvoering in een nieuwe fase. De Tafel werkt op dit moment aan een geactualiseerd uitvoeringsprogramma van de Tafel voor de periode 2015-2018.

Ik vertrouw erop u hiermee conform afspraak te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Hans Alders

Jaarverslag 2014 van de Alderstafel Lelystad

Zoals afgesproken in het werkprogramma van de Alderstafel Lelystad wordt jaarlijks verslag gedaan aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en aan de Minister van Defensie over de werkzaamheden en voortgang van de uitvoering van het Aldersadvies Lelystad. Hieronder vindt u het verslag van 2014.

Inleiding

Op 30 maart 2012 is het Aldersadvies Lelystad over de ontwikkeling van Lelystad Airport aan het kabinet aangeboden. Het kabinet heeft het Advies overgenomen zoals vermeld in de brief aan de Tweede Kamer van 10 september 2012.

Op 16 april 2013 is het werkprogramma voor de uitvoering van het Advies aangeboden aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en toegestuurd aan de Tweede Kamer.
2014 is het tweede jaar van de uitvoering van het werkprogramma.

De partijen die deelnemen aan de Alderstafel Lelystad zijn:

Stichting Club Direct Omwonenden
Commissie Economische Belangen Lelystad Airport
Gemeente Almere
Gemeente Dronten
Gemeente Lelystad
Gemeente Zeewolde
Lelystad Airport
Luchtverkeersleiding Nederland
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Ministerie van Defensie/Militaire Luchtvaart Autoriteit
Natuur- en Milieufederatie Flevoland
Provincie Flevoland
Provincie Gelderland (namens het 'oude land')
Schiphol Group

Dit Jaarverslag 2014 is een samenvatting van het uitgevoerde werk en de voortgang van de gemaakte afspraken over:

1. Luchthavenbesluit Lelystad Airport
2. Inpassing luchtruim en routestructuur
3. Businesscase
4. Selectiviteitsinstrumenten/luchthavensysteem
5. Regionaal ruimtelijke ontwikkeling
6. Leefbaarheid/beperking geluidshinder in de omgeving
7. Intentieovereenkomst over de landzijdige ontsluiting
8. Intentieovereenkomst General Aviation
9. Economische structuurversterking in samenhang met luchthavenontwikkeling

In 2014 hebben diverse bestuurlijke Tafels plaatsgevonden. Vooral de in- en aanpassing van de routestructuur, het onderzoek naar de milieueffecten en het voorbereiden van het luchthavenbesluit hebben daarbij veel aandacht van de Tafel gevraagd.

1. Luchthavenbesluit Lelystad Airport (ministerie IenM)

- Het voorbereiden van een luchthavenbesluit

Afspraak
Het nemen van een luchthavenbesluit voor de ontwikkeling van de luchthaven naar 25.000 vliegtuigbewegingen voor de eerste tranche tot 2020 en een tweede tranche naar 45.000 vliegtuigbewegingen na 2020.

Voortgang
Op 4 april 2014 hebben de exploitant van de luchthaven, de NV luchthaven Lelystad, en de moedermaatschappij, Schiphol Group, de aanvraag voor een luchthaven met een startbaan van 2400 meter en een landingsbaan van 2100 meter bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) ingediend. Concreet werd gevraagd om het volgende gebruik mogelijk te maken:

- Voldoende ruimte voor het op jaarbasis accommoderen van niet-mainport-gebonden vliegverkeer met narrow-body vliegtuigen van het type Boeing 737 en Airbus 320 (hierna te noemen: groot luchtverkeer). Uiteindelijk beoogt de exploitant jaarlijks circa 45.000 vliegtuigbewegingen groot luchtverkeer af te handelen, inclusief vluchten voor onderhoud van de bedoelde vliegtuigen op de luchthaven. De exploitant wil op de luchthaven voorzieningen inrichten voor de afhandeling van de met dit verkeersvolume gepaard gaande passagiersstromen en gaat daarbij uit van uiteindelijk 6,7 miljoen passagiers.
- Voldoende ruimte voor het accommoderen van beperkte aantallen zakelijke vluchten met kleinere straalvliegtuigen, helikoptervluchten, vluchten met kleine (les-)vliegtuigen en een beperkt aantal vliegtuigbewegingen met deze toestellen voor onderhoud (hierna te noemen: klein luchtverkeer).

Deze aanvraag is onderbouwd met een door de exploitant opgesteld Milieueffectrapport (MER) en een Ondernemingsplan.

Het MER is getoetst door het ministerie van Infrastructuur en Milieu als Bevoegd Gezag, hetgeen aanleiding gaf tot een verzoek om enkele wijzigingen en aanvullingen. Deze zijn door de exploitant verwerkt in drie addenda op het MER op het gebied van: de relatie tussen het ondernemingsplan en het MER, het route-optimalisatieproces en stikstofdepositie.
Op het ondernemingsplan is een second opinion uitgevoerd door een onafhankelijk bureau en de *Quick scan Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse* (MKBA) uit 2008 is in opdracht van het ministerie geactualiseerd.
Parallel is op 22 mei 2014 het advies van de Alderstafel Lelystad aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu gestuurd over de uitbreiding van de luchthaven en in het bijzonder over de voorkeursroutestructuur.

Op grond van artikel 8.71 van de Wet luchtvaart heeft een ieder wensen en bedenkingen (zienswijzen) kunnen indienen op het ontwerp-luchthavenbesluit Lelystad Airport en zijn de stukken aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer in het kader van de wettelijke voorhangprocedure. Het ontwerp-luchthavenbesluit en het MER hebben hiertoe samen met de bijbehorende stukken van 20 juni tot en met 31 juli 2014 ter inzage gelegen. Ter ondersteuning van deze inspraakprocedure zijn onder de regie

van de heer Alders verspreid over de betrokken regio vier informatiebijeenkomsten gehouden: drie bijeenkomsten in de provincie Flevoland en één bijeenkomst in de provincie Overijssel.
In totaal zijn 956 zienswijzen binnengekomen binnen de gestelde termijn.

Deze zienswijzen zijn door het ministerie van Infrastructuur en Milieu beoordeeld op hun relevantie voor het luchthavenbesluit en meegewogen in de vervolgprocedure. In een Verantwoordings-document is aangegeven hoe de zienswijzen zijn beoordeeld en welke consequenties hieraan zijn verbonden voor het definitieve luchthavenbesluit.
In dit Verantwoordingsdocument is ook aangegeven op welke manier het advies van de Commissie m.e.r. op het MER is meegenomen in het definitieve luchthavenbesluit.

De Tweede Kamer heeft op 25 juni naar aanleiding van het ontwerp-luchthavenbesluit, de MER en het Ondernemingsplan een hoorzitting gehouden met aansluitend op 26 juni een Algemeen Overleg.
De Eerste Kamer heeft naar aanleiding van de voorhangprocedure een aantal schriftelijke vragen gesteld. Deze vragen zijn door de Staatssecretaris op 20 augustus 2014 beantwoord.

Op 21 oktober 2014 is de gevolgde procedure aan de Tweede Kamer nader toegelicht, met name over de doorwerking van de Crisis- en Herstelwet in het besluitvormingsproces en in de m.e.r.-procedure, en is de Tweede Kamer geïnformeerd over de vertraging van vijf maanden die is ontstaan ten opzichte van de oorspronkelijke planning (1 april 2015 i.p.v. 1 november 2014). Deze vertraging is ontstaan doordat de afwikkeling van de zienswijzen en van het adviestraject van de Commissie m.e.r. meer tijd hebben genomen dan voorzien (TK 2014-15, 31 936, nr. 229).

Het Verantwoordingsdocument en het advies van de Commissie m.e.r. zijn met alle onderbouwende documenten samen met het luchthavenbesluit op 19 december 2014 voor advies voorgelegd aan de Raad van State.

- Het doorlopen van een milieueffectrapportage-procedure

Afspraak
Als onderdeel van de procedure voor het vaststellen van het luchthavenbesluit wordt een milieueffectrapportage-procedure conform de Wet milieubeheer doorlopen en wordt een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER is bedoeld om de milieugevolgen een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming.

Voortgang
Op 4 april 2014 hebben de exploitant van de luchthaven, de NV luchthaven Lelystad, en de moedermaatschappij, Schiphol Group, de aanvraag voor een luchthaven met een startbaan van 2400 meter en een landingsbaan van 2100 meter bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu ingediend. Deze aanvraag is onderbouwd met een door de exploitant opgesteld MER.

Op verzoek van het ministerie is het MER op enkele punten gewijzigd en aangevuld met drie addenda.

Het ministerie heeft na de terinzagelegging van het ontwerpbesluit en het MER, advies gevraagd aan de Commissie m.e.r. De ontvangen zienswijzen zijn ter beschikking gesteld aan de Commissie.

Op 5 september 2014 heeft de Commissie een advies uitgebracht. Naar aanleiding van dit advies en de gesprekken die hierover hebben plaatsgevonden, is opdracht gegeven tot een aanvulling op het MER. Deze aanvulling bestond grotendeels uit informatie die elders al beschikbaar was, maar niet was toegevoegd aan het MER of niet was geïntegreerd in het hoofdrapport.

Het geïntegreerde hoofdrapport, het geïntegreerde achtergronddocument en de geïntegreerde samenvatting, zijn op 17 oktober 2014 voor een aanvullend advies aan de Commissie gestuurd.

Op 12 november 2014 heeft de Commissie haar definitieve advies uitgebracht. De Commissie m.e.r. is van oordeel dat het MER volledig is. Het MER en de aanvulling tezamen bevatten dus alle informatie die nodig is om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij het besluit.

Op 17 november 2014 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer het advies van de Commissie m.e.r. en het hierop aangepaste Milieueffectrapport ter kennisneming toegezonden, en op 26 november 2014 in een Algemeen Overleg met de Tweede Kamer besproken.

2. Inpassing luchtruim en routestructuur (ministerie IenM en luchtruimbeheerders)

- Inpassing Lelystad Airport in luchtruim en ontwikkeling routestructuur

Afspraak
Een concreet plan om te komen tot de inpassing van de twin-luchthaven Schiphol-Lelystad met 45.000 vliegtuigbewegingen op Lelystad in het eindbeeld, waarbij eveneens een (eerste indicatie van de) routestructuur wordt aangegeven.

Voortgang
Op basis van de indicatieve routestructuur uit de *Voorstudie operationeel concept Lelystad Airport* van september 2013, heeft het Rijk de luchtverkeersdienstverleners LVNL en CLSK opdracht gegeven tot het uitwerken van een volledig geïntegreerd luchtverkeersleidingsconcept voor Lelystad Airport. Hiertoe zijn de LVNL en CLSK een studietraject gestart in een zogenaamd Concept of Operations (CONOPS) voor een integraal conceptontwerp voor de inrichting van het luchtruim, de routestructuur en de luchtverkeersleiding.

In de *Nota van Antwoord* op de *Notitie Reikwijdte en Detailniveau* van december 2013 heeft het Rijk - na overleg met de Alderstafel - vier routesets en optimalisatievarianten vastgesteld die in de m.e.r.-procedure zijn onderzocht op milieueffecten en externe veiligheid. Deze zijn onder regie van de Alderstafel Lelystad in januari en februari 2014 toegelicht aan de omgeving van Flevoland door middel van een aantal informatiebijeenkomsten voor bestuurders en omwonenden (in Nunspeet, Lelystad, Biddinghuizen en Zeewolde).

In het studietraject van de LVNL en CLSK zijn deze verschillende varianten onderzocht op veiligheid en operationele uitvoerbaarheid en in de m.e.r.-procedure op hun effecten op de omgeving.

De Alderstafel Lelystad heeft in mei 2014 op basis van de beschikbare informatie uit het MER en het studietraject van LVNL en CLSK een advies opgesteld over de aan- en uitvliegroutes.[1] Op weg hiernaartoe zijn de resultaten ook onder regie van de Alderstafel gepresenteerd aan en een aantal malen besproken met een tiental regionale bewoners- en belangenorganisaties in Flevoland.

[1] Briefadvies Alderstafel Lelystad aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, 22 mei 2014.

In het advies van de Alderstafel over de routestructuur spreken de betrokken partijen een eenduidige voorkeur uit voor routeset B+. Deze voorkeur is gebaseerd op de volgende overwegingen:

- Een veilige luchtzijdige inpassing voor de routesets A en A+ is niet mogelijk zonder significante interferentie met het luchtverkeer van en naar de luchthaven Schiphol. Aan de door het kabinet gestelde randvoorwaarde voor luchtzijdige inpassing van de luchthaven Lelystad – geen negatieve interferentie met de Schiphol-operatie – kan dus met deze routesets niet tegemoet worden gekomen.
- Een veilige luchtzijdige inpassing voor de routesets B en B+ is wel mogelijk.
- Routeset B+ geeft de minste overlast in termen van geluidbelasting voor inwoners van woonkernen in Flevoland. Deze routeset is ook in termen van veiligheid, milieu en efficiëntie uitvoerbaar.

Daarnaast is in het advies van de Alderstafel Lelystad ten aanzien van enkele mogelijke optimalisaties in de routeset B+ aangegeven dat deze momenteel nog niet opportuun zijn. Wel heeft de Alderstafel Lelystad de luchtverkeersleidingorganisaties en het Rijk verzocht om in de toekomst, op basis van de praktijk met luchtverkeersleiding, te bezien of deze optimalisaties alsnog toegevoegde waarde kunnen bieden. Het gaat dan om:

- Op de vertrekroute bij Biddinghuizen zoeken naar het optimale midden – vanuit hinderperspectief – tussen Biddinghuizen en Elburg;
- Op de naderingsroute zoeken naar een procedure om de hinder tussen Dronten en Swifterband te mitigeren;
- Op de naderingsroute bij Almere-oost zoeken naar de mogelijkheid om eindnadering te verlagen van 1700 naar 1500ft.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in navolging van het advies van de Alderstafel Lelystad en het aanbieden van de resultaten van het studietraject van LVNL en CLSK van 30 april 2014 de Luchtverkeerscommissie (LVC) om advies gevraagd. Daarbij heeft het ministerie de LVC verzocht om het routeontwerp beleidsmatig te beoordelen op uitvoerbaarheid en robuustheid in het licht van het onderhavige luchthavenbesluit en het vervolg van de artikel 5.11-procedure van de Wet luchtvaart.

Daarnaast heeft het ministerie de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) verzocht een voorlopige toets uit te voeren op de ontworpen aan- en uitvliegroutes van routeset B+ en de door de Alderstafel Lelystad voorgestelde optimalisatievarianten. Deze toets loopt vooruit op de technisch-operationele toets die de ILT moet verrichten ten behoeve van de publicatie in de *Aeronautical Information Publication* (AIP). De LVC is gevraagd de voorlopige toets van de ILT te verwerken in het advies.

De LVC heeft op 26 mei 2014 advies aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu uitgebracht.[2] In het advies spreekt de LVC het volgende uit:

- De LVC geeft een principeakkoord op het voorontwerp voor de Instrument Flight Rules (IFR)-routes en Visual Flight Rules (VFR)-routes als onderdeel van routeset B+, met daarbij de volgende noties:

[2] Briefadvies inzake routestructuur Lelystad Airport van de Luchtverkeerscommissie aan de Directeur Luchtvaart van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 26 mei 2014.

- Het ontwerp van de routestructuur B+ voldoet aan de uitgangspunten en randvoorwaarden gesteld in het *Aldersadvies Lelystad*, in de *Voorstudie Operationeel Concept Lelystad*, in het *kabinetsstandpunt op het Aldersadvies Lelystad* en in de *Luchtruimvisie*.
    - Het ontwerp van de routes dient als uitgangspunt gehanteerd te worden voor het verdere ontwerp van de Air Traffic Service (ATS) Routes.
    - Het ontwerp van de routes dient als uitgangspunt gehanteerd te worden voor het detailontwerp in het *Procedure Ontwerp Document* (POD) ondersteund door VEMER en Safety Case.
    - De publicatie van de IFR- en VFR-routes is pas aan de orde op het moment dat de luchthaven operationeel voor IFR-verkeer gebruikt gaat worden, uiterlijk 2018.
    - De huidige gepubliceerde IFR- en VFR-routes worden gehandhaafd tot de datum van inwerkingtreding van de nieuwe routes.
    - Het definitieve voorontwerp dient op dat moment (medio 2017-2018) conform de artikel 5.11-procedure aan de LVC te worden voorgelegd.
- De LVC geeft met in achtneming van het voorgaande een positief advies op het gebruik van routeset B+ ten behoeve van het reeds opgestelde MER, zodat het ministerie van Infrastructuur en Milieu de afweging kan maken om het ontwerp luchthavenbesluit vast te stellen en ter inzage te leggen.
- De LVC geeft een positieve reactie op het principe om positief geadviseerde optimalisaties van routeset B+ nader te onderzoeken en indien mogelijk te beproeven in de praktijk, met daarbij de volgende noties:
    - Een stabiele operatie is gewenst om verdere optimalisaties van de routestructuur te kunnen ontwerpen, testen en beproeven met een experiment.
    - Geadviseerd wordt om eventuele praktijkproeven volgtijdelijk uit te voeren vanuit het oogpunt van de beperkte verandercapaciteit van de luchtverkeersdienstverleners en de noodzaak om effecten eenduidig te kunnen toewijzen aan de betreffende optimalisaties.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft - met inachtneming van het advies van de Alderstafel Lelystad, het advies van de LVC en de voorlopige toetsing van de ILT - vastgesteld dat de vliegroutes conform de routeset B+ voldoende uitvoerbaar en robuust zijn om als basis te dienen voor het luchthavenbesluit voor Lelystad Airport.

In de maanden juni en juli zijn opnieuw vier brede informatiebijeenkomsten voor bewoners in de regio georganiseerd door de Alderstafel. Deze bijeenkomsten vonden plaats in Zwolle, Dronten, Zeewolde en Lelystad.

- Verkennen welke mogelijkheden bestaan voor de inrichting van (beperkte) plaatselijke luchtverkeersleiding

Afspraak
Uitwerking van de mogelijkheden die bestaan tot het inrichten van plaatselijke luchtverkeersleiding binnen de gegeven randvoorwaarden.

Voortgang

Luchtverkeersleiding vanaf 2018

De luchthaven heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu bij brief van 17 november 2014 mede namens LVNL en CLSK laten weten dat LVNL de plaatselijke luchtverkeersdienstverlening gaat verzorgen en dat CLSK in nauwe afstemming met LVNL de naderingsluchtverkeersdienstverlening gaat verzorgen. De luchthavenexploitant is in overleg met LVNL en CLSK om de beoogde dienstverlening gedetailleerd uit te werken en nadere afspraken te maken voor de inrichting en fasering van de luchtverkeersdienstverlening om deze tijdig te kunnen realiseren.

Nadat de afspraken tussen de luchthavenexploitant, LVNL en CLSK voor de plaatselijke en naderingsluchtverkeersleiding van de luchthaven Lelystad volgens het voornemen van deze partijen in een intentieovereenkomst zijn vastgelegd, worden LVNL en CLSK door middel van een wijziging van de Regeling luchtverkeersdienstverlening door de minister van Infrastructuur en Milieu aangewezen voordat de luchthaven operationeel is.

Beperkte luchtverkeersleiding

Het Rijk heeft in haar kabinetstandpunt op het Aldersadvies Lelystad Airport van september 2012 aangegeven dat op basis van de resultaten van de *Voorstudie Operationeel Concept Lelystad* de exploitant de mogelijkheden onderzoekt van een beperkte luchtverkeersleiding. Een en ander binnen de kaders van de voorlopige voorziening zoals vastgesteld door de Raad van State met de vernietiging van het *Aanwijzingsbesluit Lelystad Airport* uit 2009.

Op basis van overleg tussen de exploitant en het Rijk is onderzocht welke mogelijkheden bestaan binnen deze kaders. Daarbij is door partijen geconcludeerd dat de voorlopige voorziening een tijdelijke overbrugging vormt naar een nieuw luchthavenbesluit. De voorlopige voorzienig is bepaald op basis van het *Aanwijzingsbesluit Lelystad* uit 2001 en voorziet niet in nieuwe gebruiksmogelijkheden van de luchthaven. Nieuwe gebruiksmogelijkheden die ontstaan of beoogd zijn door het inrichten van beperkte plaatselijke luchtverkeersleiding worden opgenomen in een nieuw luchthavenbesluit.

Op basis van een nieuw luchthavenbesluit kan de exploitant in overleg met de luchtverkeersdienstverleners (beperkte) plaatselijke luchtverkeersleiding inrichten binnen de voorwaarden van het nieuwe luchthavenbesluit voor Lelystad Airport.

3. Businesscase (Schiphol/Lelystad Airport) / 4. Uitwerking selectiviteitsinstrumentarium (ministerie IenM en Schiphol)

- Opstellen van een positieve businesscase voor Lelystad Airport
- De ontwikkeling van Schiphol en Lelystad als twin-luchthaven ten behoeve van een effectief selectiviteitsbeleid

Afspraak

- De invulling van de korte termijn met een uitvoeringsplan.
- De opstelling van een investeringsplan voor de middellange termijn behorend bij de business case.
- Afspraken over selectieve inzet van Lelystad met niet-mainport-gebonden carriers, waarbij wordt ingezet op de vestiging van een of meerdere homebases.
- Uitwerking van het selectiviteitsinstrumentarium, inclusief verkenning van een Europeesrechtelijk luchthavensysteem (voor de verkeersverdeling) voor de twin-luchthaven Schiphol-Lelystad.

Voortgang
Gelet op de gemaakte afspraken aan de Alderstafels van Schiphol en Lelystad, en in lijn met het daarop gebaseerde kabinetsbeleid, wil Lelystad Airport zich ontwikkelen tot twin-luchthaven van de mainport Schiphol, met een groeiend netwerk van verbindingen met toeristische steden en regio's in Europa en de overige landen rond de Middellandse Zee. Lelystad Airport richt zich met name op het niet-mainport-gebonden verkeer en ondersteunt daarmee (als 'relief capacity') de ontwikkeling van de mainport. Daarnaast wil Lelystad Airport voldoende ruimte bieden voor de overige luchtvaartactiviteiten en zich ontwikkelen als regionaal centrum voor Business Aviation, Maintenance Repair and Overhaul (MRO)-activiteiten, vliegopleidingen en recreatieve luchtvaart.

Om deze ambities te kunnen realiseren, hebben Schiphol Group en Lelystad Airport in april 2014 een formele aanvraag ingediend voor een luchthavenbesluit voor Lelystad Airport. Met dat luchthavenbesluit worden de ontwikkeling en exploitatie van de luchthaven mogelijk gemaakt. Ter onderbouwing van deze aanvraag hebben Schiphol Group en Lelystad Airport een Ondernemingsplan met een businesscase opgesteld en deze gepubliceerd.

Marktscenario
In het Ondernemingsplan heeft Lelystad Airport aangegeven op welke wijze zij de luchthaven wil ontwikkelen en exploiteren. Daarbij is uitgegaan van een marktscenario dat voor de opstartfase uitgaat van een toenemende ontwikkeling van de capaciteit en gematigde groei van het aantal vliegtuigbewegingen en het passagiersvolume. Voor de periode daarna is aansluiting gezocht bij de marktverwachting voor Schiphol, vanwege het feit dat Lelystad Airport als twin-luchthaven van Schiphol zal fungeren. In het basisscenario wordt rond 2033 een volume bereikt van 25.000 vliegbewegingen en rond 2043 het uiteindelijke volume van 45.000 vliegtuigbewegingen. Gelet op de onzekerheden in de markt is het zeker niet uitgesloten dat de luchthaven in omvang veel sneller groeit of juist trager.

Businesscase
De ontwikkeling van Lelystad Airport voorziet in een gefaseerde realisatie van de benodigde infrastructuur en faciliteiten voor het niet-mainport-gebonden verkeer, de passagiersvolumes en parkeerbehoeften. De totale investering bedraagt circa 90 miljoen euro. Deze investeringen worden gefaseerd gerealiseerd. De eerste fase betreft een investering van circa € 58 miljoen voor de aanpassingen aan de landingsbaan en alle bijbehorende voorzieningen, voor de bouw van een nieuwe passagiersterminal en parkeervoorzieningen voor circa 10.000 vliegbewegingen groot verkeer. De tweede fase betreft een investering van circa € 12 miljoen voor uitbreidingen die noodzakelijk zijn om door te groeien naar 25.000 vliegbewegingen. En in de derde fase wordt € 20 miljoen geïnvesteerd in uitbreidingen die een doorgroei naar 45.000 vliegbewegingen mogelijk maakt. Dit alles op basis van de inzichten van dit moment. Afhankelijk van lopende veiligheidsstudies kunnen bepaalde investeringsdelen in de tijd naar voren gehaald worden. Uit de in het Ondernemingsplan beschreven businesscase blijkt, dat in het basisscenario vanaf 2028 een positieve exploitatie mogelijk is en dat rond 2035 de benodigde investeringen en aanloopverliezen zijn terugverdiend.

Selectiviteitsinstrumentarium
Om luchtvaartmaatschappijen aan te trekken, kiest Schiphol Group, waarvan Lelystad Airport onderdeel is, voor een 'pull' beleid, gebruikmakend van de specialisaties en product-markt combinaties van de verschillende luchthavens voor hun specifieke doelgroepen. Daarmee kan worden

bewerkstelligd dat het niet-mainport-gebonden verkeer zo veel mogelijk gebruik gaat maken van de regionale luchthavens en dat het mainport-gebonden verkeer zo veel mogelijk door Schiphol gefaciliteerd wordt. Voorts biedt dit mogelijkheden voor nieuwkomers op de markt, waaronder luchtvaartmaatschappijen met Nederland als bestemming, die mogelijk een deel van de marktvraag gaan invullen.

5. Regionaal-ruimtelijke ontwikkeling (provincie Flevoland)

- Regionaal-ruimtelijke inpassing van de luchthaven in zijn omgeving volgens de gemaakte afspraken in het Advies

Afspraak
Het uitwerken van de regionaal-ruimtelijke ontwikkeling (woningbouw, natuurontwikkeling, windenergie) in samenhang met de luchthavenontwikkeling, inclusief de in dit advies benoemde (vlieg)veiligheidsissues. Het opstellen van een monitoringsprogramma en compensatieregeling met een tweeledig doel:

- geruststelling, zolang er geen waarden worden overschreden; en
- schadebepaling, wanneer waarden worden overschreden die toe te kennen zijn aan de ontwikkeling van de luchthaven.

Voortgang

Uitwerking samenhang woningbouw, natuurontwikkeling en windenergie
Bij de ontwikkeling van de routevarianten hebben provincie Flevoland en de Aldersregie uitgebreid overleg gevoerd met de regio over de ruimtelijke inpassing en de effecten van routevarianten op woonkernen. Duidelijk is dat de gekozen routevariant B+ het meest tegemoetkomt aan het regionaal kader. In het briefadvies van Alders, d.d. 22 mei 2014, is aandacht geschonken aan het inbouwen van experimenteerruimte van routevariant B+ (in beeld brengen effecten eerdere doorklim (tussen Zeewolde en Biddinghuizen) teneinde geluidsoverlast Biddinghuizen te verminderen.

Ook is een aeronautische studie windscenario's Flevoland uitgevoerd. Deze studie geeft, met inachtneming van de routevarianten van Lelystad Airport, aan welke locaties geschikt zijn voor nieuwe windmolenparken.

Monitoringsprogramma voedselveiligheid in relatie tot depositie door de luchtvaart
Onder regie van provincie Flevoland is vanaf het najaar 2013 met de gebruikers van de grond rond de luchthaven (aangesloten bij CDO), het Rijk, Lelystad Airport, de Voedsel- en Warenautoriteit en onderzoeksinstituut RIKILT/WUR gewerkt aan de uitvoering van de werkafspraken rondom 'voedselveiligheid in relatie tot depositie door de luchtvaart'.

In april 2014 heeft de projectgroep de opzet van een biomonitoringsonderzoek van depositie op gewassen vastgesteld. Met het oog op een eventueel toekomstig monitoringsprogramma is ervoor gekozen om een nulmeting in de omgeving van Lelystad Airport uit te voeren en een referentiemeting op de luchthaven van Bremen (een luchthaven van vergelijkbare grootte zoals die op termijn in Lelystad is voorzien). Deze referentie dient om mogelijke schadelijke depositie door luchtvaart vast te kunnen stellen in een vergelijkbare/toekomstige situatie voor Lelystad Airport.

Provincie Flevoland, het Rijk, CDO (ook namens LTO) en Lelystad Airport hebben overeenstemming bereikt over de wijze waarop wordt omgegaan met mogelijke aanvragen voor schadevergoeding (in

aanvulling op *Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014*) en de werking en het gebruik van het monitoringsprogramma depositie gewassen. Partijen bekrachtigen de afspraken in het *Convenant voedselveiligheid en nadeelcompensatie in de omgeving van Lelystad Airport*.

6. Leefbaarheid/beperking geluidshinder in de omgeving (Schiphol/Lelystad Airport)

- Uitwerking hinderbeperkende maatregelen volgens de gemaakte afspraken in het Advies

Afspraak
Het uitwerken van een monitoringsprogramma van de geluidseffecten, het inzichtelijk maken welke isolatiematerialen en welke maatregelen voor de beheersing van de externe veiligheid aan de orde zijn. Daarnaast worden de invulling van het klachtenmanagement en geluidsmetingen als hulpmiddel bij de informatievoorziening uitgewerkt.

Voortgang
In 2014 heeft Lelystad Airport als onderdeel van de procedure om te komen tot een luchthavenbesluit de Milieu Effect Rapportage (MER) opgeleverd waarin een veelheid aan routesets en routevarianten is onderzocht. Met de diverse routeontwerpen in relatie tot de MER-gegevens is gezocht naar een optimale leefbaarheid en maximale beperking van hinder.
Na consultatie van een groot aantal omwonenden in de wijde regio in en rondom Flevoland, is door de Alderstafel unaniem gekozen voor de route die binnen de overige gestelde kaders de minste hinder veroorzaakt.

De luchthaven werkt aan een *Plan van aanpak leefbaarheid en hinde*. In dit plan worden diverse mogelijkheden beschreven die op luchthavens in Nederland worden toegepast om leefbaarheid te behouden en de hinder te beperken. Zodra het luchthavenbesluit is opgesteld, wordt dit plan ter bespreking aan de Tafel aangeboden.

7. Intentieovereenkomst over de landzijdige ontsluiting (ministerie IenM)

- Het realiseren van een goede landzijdige ontsluiting bij een ontwikkeling van Lelystad Airport met 45.000 vliegtuigbewegingen.

Afspraak
Rijk en regio starten een MIRT-onderzoek om te onderzoeken in hoeverre de gewenste ontwikkeling van de luchthaven zich verhoudt tot de bereikbaarheid en welke maatregelen wellicht nodig zijn.

Voortgang
Op grond van de uitkomsten van het uitgevoerde *MIRT-onderzoek landzijdige bereikbaarheid Lelystad Airport* (MOBLA) zijn eerste conclusies getrokken ten aanzien van maatregelen die ten goede komen aan de bereikbaarheid van de luchthaven Lelystad. Deze afspraken zijn vastgelegd in het Bestuurlijk convenant, ondertekend op 3 juli 2014.

De afspraken hebben als gezamenlijk doel het verbeteren van de bereikbaarheid van de luchthaven. Randvoorwaarde van het convenant is het vaststellen van een luchthavenbesluit (cf art. 8.70 Wet luchtvaart) waarin mede groot verkeer wordt toegestaan op de luchthaven.

In het convenant zijn maatregelen afgesproken ten aanzien van:

- *Mobiliteitsmanagement:*
  Om de verkeersdruk op de Larserweg, Larserdreef en de A6 te verminderen, pakken partijen gezamenlijk de verdere uitwerking van mobiliteitsmanagement op. Het voortouw ligt bij de provincie.
- *Maatregelen OV-bereikbaarheid:*
  Partijen zijn verantwoordelijk voor een goede openbaar-vervoerverbinding van Lelystad Centrum naar de luchthaven. Het voortouw ligt bij de gemeente.
- *Maatregelen autobereikbaarheid:*
  - Partijen werken samen aan het realiseren van een nieuwe verbindingsweg met een nieuwe aansluiting op de A6. Het voortouw hiervoor ligt bij de provincie, met medewerking van het Rijk.
  - Het Rijk start een MIRT-verkenning naar het vergroten van de capaciteit van de A6 tussen Almere Buiten Oost en Lelystad, vice versa.

Zoals afgesproken in het convenant, zijn in de tweede helft van 2014 door de betrokken partijen voor de diverse maatregelen plannen van aanpak uitgewerkt, zodat direct na het vaststellen van het luchthavenbesluit gestart kan worden met het uitvoeren van maatregelen. Met de inwerkingtreding van het convenant zijn de conclusies uit het MIRT-onderzoek bestuurlijk verankerd. Hiermee is het MIRT-onderzoek afgerond.

8. Intentieovereenkomst General Aviation (provincie Flevoland)

- Het scheppen van alternatieve ruimte voor de General Aviation (GA)

Afspraak
Het komen tot een intentieovereenkomst tussen de luchthavenexploitant, de GA-gebruikersgroepen en de bevoegde gezagen over de verplaatsing van delen van het klein verkeer van Lelystad Airport.

Voortgang

De provincie heeft in 2014 door middel van een bottom-up proces het proces gefaciliteerd en de verschillende gebruikersgroepen General Aviation op de hoogte gehouden van de actuele ontwikkelingen.

In juni 2014 is aan de Tafel vastgesteld dat, mede door het ontwikkelingstempo dat Lelystad Airport in haar ondernemingsplan heeft geschetst, een eerder voorziene intentieovereenkomst tussen de gebruikersgroepen, de brancheverenigingen in de General Aviation, de luchthavenexploitant en de bevoegde gezagen, door partijen niet noodzakelijk wordt geacht. Gedurende het traject is gebleken dat de omvang van het klein verkeer op Lelystad Airport in de afgelopen vijf jaren geleidelijk is gedaald, van 140.000 naar 110.000 bewegingen. Daarnaast laten berekeningen van LVNL zien, dat met betrekking tot de nog beschikbare ruimte voor klein verkeer in de verschillende groeifases, de noodzaak voor verplaatsing van een deel van klein verkeer naar andere luchthavens zich pas later voordoet en naar verwachting ook in een veel geleidelijker tempo dan werd ingeschat. Daarom is dit traject met instemming van de Alderstafel afgerond.

De provincie heeft specifiek voor de partijen die op korte termijn wel genoodzaakt zijn de activiteiten op Lelystad Airport of de omringende zweefvliegterreinen te staken, het bottom-up proces voortgezet. In het najaar van 2014 heeft provincie Flevoland op verzoek van de Alderstafel een onderzoek opgestart naar een alternatieve locatie in Noordelijk Flevoland voor de zweefvliegvelden nabij Marknesse (ZC NOP) en Biddinghuizen (ZC Flevo) en de kleine Microlight Aircrafts (MLA) van de

grasbaan op Lelystad Airport. Door de bij de ontwikkeling van Lelystad Airport horende indeling in het luchtruim krijgen de zweefvliegers volgens LVNL met beperkingen te maken (ZC NOP) of is verplaatsing onontkoombaar (ZC Flevo).

Doordat de grasbaan op Lelystad Airport eind 2015 wordt gesloten, moet voor MLA ook een andere locatie gevonden worden. Op basis van deze uitgangspunten is met alle betrokken partijen en in goede samenwerking met de gemeente Noordoostpolder eind 2014 gesproken over de technische mogelijkheden en is een technisch locatieonderzoek in de Noordoostpolder gestart. De vervolgacties hiervan hangen samen met de uitkomsten van het onderzoek dat wordt uitgevoerd door het project *Toekomstvaste Locaties General Aviation*. Deze uitkomsten worden medio 2015 verwacht.

9. Economische structuurversterking in samenhang met luchthavenontwikkeling (gemeente Lelystad)

- Het bevorderen van de economische spin-off en het monitoren van de economische effecten als gevolg van de luchthavenontwikkeling

Afspraak
Op korte termijn inzetten op het realiseren van werkgelegenheid en het verbeteren van het economisch vestigingsklimaat door acquisitie en vestiging van nieuwe bedrijven in het MRO-segment (Maintenance, Repair and Overhaul).

Voortgang
1. In 2013 is door Stratagem onderzoek gedaan naar de werkgelegenheidseffecten van de luchthavenontwikkeling. Uit dit onderzoek kwamen vier aanbevelingen:
   Het ondersteunen van initiatieven voor versterking van het aanbod op de lokale arbeidsmarkt, met name gericht op technisch- en luchtvaartpersoneel.
2. Het aantrekken van MRO-bedrijven specifiek gericht op het onderhoud en opereren van zakelijke- en privévliegtuigen.
3. Het integreren en ontwikkelen van een toeristisch aanbod vanuit Flevoland als onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam.
4. Het versterken van het vestigingsklimaat via een samenwerkingsverband tussen regionale overheden en bedrijfsleven.

Het onderzoek is in juni 2014 afgerond met daarin ook aandacht voor de effecten van de luchthaven op de toeristische en recreatie functies in de provincie.

In 2014 zijn deze aanbevelingen verder uitgewerkt in een concreet uitvoeringsplan. Hierbij wordt ingegaan op de beleidsinstrumenten, de ontwikkeling en inzet van deze instrumenten in de tijd, en de te verwachten resultaten. Ook wordt aangegeven wat de benodigde financiële middelen zijn en hoe het beleid kan worden uitgevoerd. Onderscheid wordt gemaakt in beleidsinstrumenten ten behoeve van directe werkgelegenheid en beleidsinstrumenten ten behoeve van indirecte werkgelegenheid.

Op 3 oktober namen ongeveer vierhonderd mensen deel aan de bijeenkomst ‘Runway2Opportunites’ op Lelystad Aiport. Een evenement, georganiseerd door negen bedrijfskringen uit de regio, VNO-NCW Midden en het departement Noord-Veluwe/Flevoland van de Maatschappij. In en buiten de hangaar vonden presentaties van luchtvaartgebonden bedrijven plaats. In de hangaar was een markt van diverse aanbieders van diensten. Een inhoudelijk programma zette de aanwezigen aan het denken over de vraag wat de ontwikkelingen specifiek voor hun bedrijf aan kansen en mogelijkheden kan bieden. Verschillende deelnemers lieten weten al waardevolle contacten te hebben kunnen leggen.

De organiserende partners hebben afgesproken elk een bestuurslid met de portefeuille luchthavenontwikkeling te 'belasten' en deze portefeuillehouders zullen zo nodig en mogelijk hun achterbannen informeren en eventueel een vervolgbijeenkomst organiseren.

Alle relevante documenten van de Alderstafel Lelystad zijn te vinden op www.alderstafel.nl